AYUNTAMIENTO
DE
ALCALÁ DEL RÍO

Delegación de
Cultura

Cuadernos de Temas Ilipenses

ALCALÁ DEL RÍO Y LA NAVEGABILIDAD POR EL GUADALQUIVIR

HIC ILIPA MAGNA FUIT
PORTUS SALIS MAGNUS
NAVIBUS A MARE INTRANTIBUS

JOSÉ MANUEL GARCÍA-BAQUERO VELÁZQUEZ

Nº 20
Junio 2009

Cuadernos de Temas Ilipenses

Colección de cuadernos sobre Historia, Artes, Letras, Ciencias y Sociología de la Villa de Alcalá del Río

ALCALÁ DEL RÍO Y LA NAVEGABILIDAD EL GUADALQUIVIR

JOSÉ MANUEL GARCÍA-BAQUERO VELÁZQUEZ

Junio de 2009

Edita:

Excmo. Ayuntamiento de Alcalá del Río

Delegación de Cultura

Dirección científica:

Instituto de Estudios Ilipenses

Imprime:

Morato Alfaro Publicaciones

Depósito Legal:

SE 157-94

I.S.S.N.:

1889-6278

NÚMEROS PUBLICADOS

1.- Fernández Gómez, Marcos, "*La Carta-Puebla de 1390 de Alcalá del Río*", Alcalá del Río, Fundación Marcos García Merchante, 1993.

2.- Arteaga Ruiz, José Antonio, "*Parroquia de Ntra. Sra. de la Asunción. Parte 1ª*", Alcalá del Río, Fundación Marcos García Merchante, 1994.

3.- Arteaga Ruiz, José Antonio, "*Parroquia de Ntra. Sra. de la Asunción. Parte 2ª*", Alcalá del Río, Fundación Marcos García Merchante, 1994.

4.- Domínguez Aguilar, José Benjamín, "*Leyendas alcalareñas I. Relatos de hechos y sucesos que dicen ocurrieron en la villa de Alcalá del Río, según cuentan los más viejos del lugar*", Alcalá del Río, Fundación Marcos García Merchante, 1994.

5.- Domínguez Aguilar, José Benjamín, "*Leyendas alcalareñas II. Relatos de hechos y sucesos que dicen ocurrieron en la villa de Alcalá del Río, según cuentan los más viejos del lugar*", Alcalá del Río, Fundación Marcos García Merchante, 1994.

6.- García-Baquero López, Gregorio, "*La Real Capilla del Señor San Gregorio de Alcalá del Río. Guía histórico-artística. Primera parte: De los tiempos antiguos a fines de la Edad Media*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1995.

7.- García-Baquero López, Gregorio, "*La Real Capilla del Señor San Gregorio de Alcalá del Río. Guía histórico-artística. Segunda parte: Los tiempos modernos y contemporáneos*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1995.

8.- Velasco Páez, María del Carmen, "*Las monedas y téseras ilipenses*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1995.

9.- Arteaga Ruiz, José Antonio, "*Curiosidades de la historia de Alcalá del Río. Siglo XVI*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1995.

10.- García-Baquero López, Gregorio, "*Aspectos demográficos de la población de Alcalá del Río en el siglo XIX*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1996.

11.- Velasco Augusto, José Manuel, "*Suspiros de amor. Alcalá del Río en primavera*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1996.

12.- "*Desde Reverte a Ramón Álvarez. Todo un siglo de leyenda*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1996.

13.- Domínguez Fresco, Antonio y González Ojeda, Fernando, "*Cementerios de Alcalá del Río*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1996.

14.- Arteaga Ruiz, José Antonio, "*Curiosidades de la historia de Alcalá del Río. Siglo XVII*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1997.

15.- Palma Casares, José, "*El fútbol en Alcalá del Río. Desde sus orígenes a 1975*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1997.

16.- Palma Casares, José, "*El fútbol en Alcalá del Río. De 1975 a la actualidad*", Alcalá del Río, Acción Cultural Marcos García Merchante, 1997.

17.- Palma Casares, José y Bravo Martín, Rafael, "*Alcalareños en la colonización de América. Siglos XVI y XVII*", Alcalá del Río, Ayuntamiento de Alcalá del Río, 2000.

18.- Férriz Fernández, Fátima, "*La muralla*", Alcalá del Río, Ayuntamiento de Alcalá del Río, 2002.

19.- Serrano Barrientos, Antonio, "*Inscripciones ilipenses*", Alcalá del Río, Ayuntamiento de Alcalá del Río, 2006.

CUADERNOS DE TEMAS ILIPENSES

ALCALÁ DEL RÍO Y LA NAVEGABILIDAD POR EL GUADALQUIVIR

JOSÉ MANUEL GARCÍA-BAQUERO VELÁZQUEZ

Junio de 2009

Cabeza de la Diosa Isis hallada en Alcalá del Río (Ilipa Magna).

Por sus dimensiones, unos 51 cms. de altura, se supone que formaba parte de una colosal estatua de 2,5 mts. Representa a una diosa tutelar de la navegación. Apuleyo en su obra Metamorfosis en el siglo II d.c., describe la importancia que tenía para los marinos el culto a esta diosa y la celebración de la Navigium Isidis.

Agradecimientos:

Sincero agradecimiento: A **José Mª. Fernández Hervás**. Jefe de la Central Hidroeléctrica de Alcalá del Río, Cantillana y El Pintado (1967-1998), por sus informaciones, noticias y comentarios.

A **Candelaria Delgado Miranda**, por su aportación, a través de Gregorio García-Baquero López, de fotografías inéditas de las obras de construcción de la presa de Alcalá del Río.

Y en especial, a **Gregorio García-Baquero López**, Doctor en Historia, por su inestimable colaboración y por haberme enseñado a disfrutar de nuestra Historia.

ALCALÁ DEL RÍO Y LA NAVEGABILIDAD POR EL GUADALQUIVIR

Es curioso, pero desde la antigüedad, las diferentes civilizaciones afincadas en la Bética han intentando acceder desde el mar hasta el interior de la península, utilizando como vía de comunicación el Guadalquivir. Por razones geográficas, los barcos de gran calado sólo han podido llegar hasta Sevilla, ya que si remontamos el río desde Alcalá del Río a Córdoba, sólo es posible hacerlo con barcos de menor calado(1).

Estrabón, la principal fuente para el conocimiento de los pueblos hispanos en época romana, dejó datos importantes sobre la navegabilidad de nuestros ríos. Sobre el Guadalquivir escribe:

"*El Betis, a lo largo de sus orillas, está densamente poblado, y es navegable corriente arriba casi mil doscientos estadios, desde el mar hasta Corduba (Córdoba) y hasta algo más arriba. Las tierras están cultivadas con gran esmero, tanto las ribereñas como las de sus pequeñas islas. Además ofrecen una agradable vista, porque sus tierras están hermoseadas con bosques y otros cultivos. Así pues, hasta Híspalis (Sevilla), lo que supone cerca de quinientos estadios, pueden subir navíos de gran tamaño, hasta las ciudades de más arriba; como Ilipa (Alcalá del Río) en barcos más pequeños, y hasta Corduba (Córdoba) en lanchas fluviales hechas hoy día de maderos ensamblados, pero que los antiguos las construían de un solo tronco. Más arriba de Cástulo (cerca de Linares) el río deja de ser ya navegable*" (2).

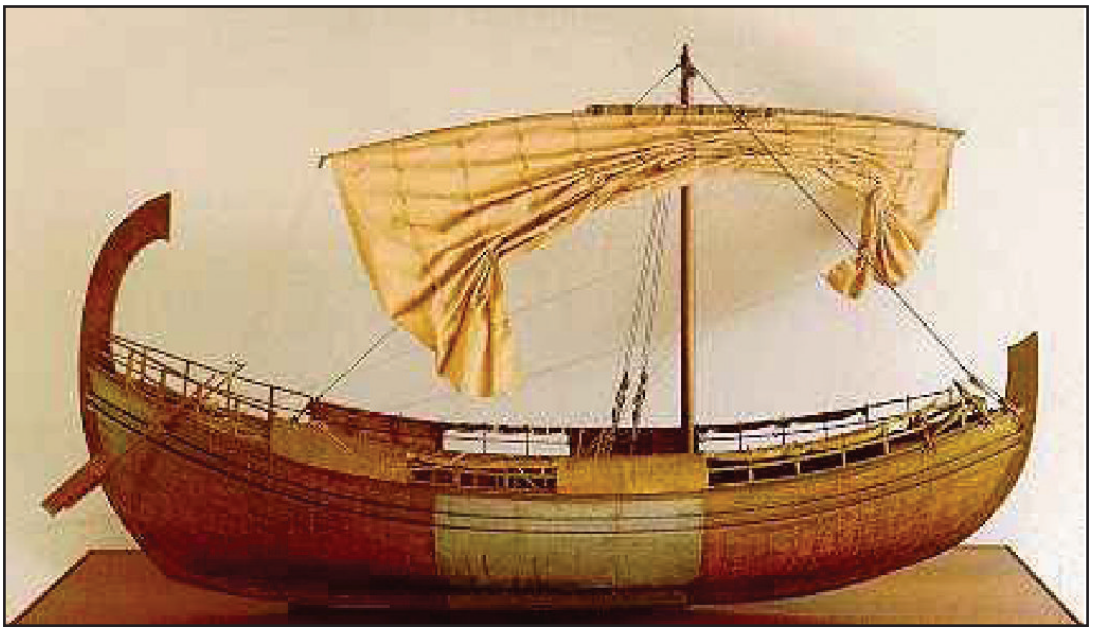
En una nueva cita, Estrabón nos dice que el comercio creció extraordinariamente en la provincia. Más importante que el comercio interior era el de exportación, la mayor parte por vía fluvial y marítima:

"*Los barcos salían de los puertos béticos cargados de trigo, vino y aceite, de excelente calidad, hacía Roma y al resto del Imperio*" (3).

En este tráfico el Guadalquivir desempeñó un papel crucial. Esto nos demuestra la importancia de la navegabilidad de nuestro río, no sólo en época romana, cuando los sedimentos depositados en él no dificultaban la navegación como hoy y el calado de los barcos era menor

Fresco Casa dei Vetti. Italia. Barco de transporte romano y estibadores cargando suministros.

(1) ESTRABÓN: (III, 2, 3)
(2) Ídem: (III, 2, 3)
(3) Ídem: (III,2,6)



Barco de carga. Siglos III-I a.c.

que el actual. Por eso puede explicarse que los grandes navíos de transporte llegaran hasta Sevilla. (4)

Parodi Álvarez en su obra La navegación interior en la Hispania Romana, hace referencia al tipo de embarcaciones romanas que se utilizaban para el comercio. En ella nos habla de las corbitae, naves típicas redondas de tradición mediterránea, pertenecientes a la familia de las onerariae; y de otro tipo de embarcaciones ligeramente menores a las corbitae, que eran las que se utilizaban en el medio fluvial: las navis codicario o caudicaria; estas naves, dedicadas al transporte de mercancías, contaban con un calado medio de tres pies (0'83 mts.) y con un desplazamiento de 20 Tm. (5)

También Séneca en el siglo I de nuestra Era, nos describe cómo las codicariae eran capaces de remontar un curso fluvial como el Tíber en Italia. Estas naves de casco redondeado, cubiertas, con bodega y mástil situado en la parte delantera, destinado fundamentalmente a la sirga, que podía ser desmontado, remontarían los cursos de los ríos hasta donde su calado lo permitiera. En el caso concreto del Betis, el tramo comprendido entre Hispalis e Ilipa Magna, podía ser surcado por este tipo de embarcaciones, puesto que más allá de donde las mareas hacían sentir sus efectos, es decir Ilipa Magna, no podían desplazarse. (6)

Hay que destacar el hecho de que la Bética disponía de siete de los ocho puertos de portorium marítimo de la península: Ilipa Magna, Astigi, Hispalis, Corduba, Iliberri, Gades y Malaca (7), existiendo en los principales puertos del Betis, al menos desde la época del emperador Claudio, un funcionario encargado del cobro del portorium.

En tiempos del emperador Septimio Severo encontramos un liberto imperial al frente del puerto de Ilipa para controlar los ingresos aduaneros generados por su tráfico fluvial y comercial, como lo demuestra una inscripción hallada en 1784 en un lugar denominado Haza del Villar, cerca de La Algaba, posterior al año 195, en la que se menciona a un tal Irenaeus como Dispensator Portus Ilipensis (8).

(4) ABAD CASAL, L. : "*El Guadalquivir vía fluvial romana"*. Sevilla. 1975. Pág. 119.
(5) PARODI ALVAREZ, M. J.: "*La navegación interior en la Hispania Romana*". En Ríos y Lagunas de Hispania como vías de comunicación. Ecija. 2001.
(6) ARODI ALVAREZ, M. J.: Ob. cit.
(7) BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. Mª.: "Estructura Económica de la Bética al final de la República Romana y a comienzos del Imperio". *HISPANIA XXVIII*; 1967. Pág. 54.
(8) CIL 1085; ABAD CASAL, L.: "*El Guadalquivir vía fluvial romana*. Sevilla". 1975. Pág. 85.

La parte de la inscripción que nos atañe y que la dedicó Irenaeus a Lucius Cominius Vipsanius Salutaris, Procurador de la Provincia Bética, dice así:

L. COMINIO VIPSANIO. SALVTARI
DOMO. ROMA. P. V. ACOGNITIONIB
DOMINI. N
IMPERATOR. L. SEPTIMI. SEVERI. PERTINAC
AVGVSTI
PROC. PROV. BAET. PROC. CALEND. VEC. ET
PROC. PROV. SICIL. PROC. ALIMENTOR
PER. APVLIAM. CALABRIAM. LVCANIAM
BRVTTIOS. SVBPROC. LVDI. MAGNI
OPTIMO. VIRO. ET. INTEGRISSIMO
IRENAEVS. AVG. N. VER. DISP. PORTVS
ILIPENSIS. PRAEPOSITO
SANCTISSIMO

"A Lucio Cominio Vipsanio, Salutari, hombre piadoso en su casa y en Roma, por el reconocimiento de nuestro señor el emperador Lucio Septimio Severo Pertinax Augusto, procurador de la Provincia Bética, procurador de cuentas, procurador de la provincia Siciliana, procurador alimenticio para Apulia, Calabria, Lucania y los Brutios, viceprocurador del Gran Juego, inmejorable hombre y muy integro. Ireneo, esclavo familiar de Augusto, dispensador del Puerto de Ilipa, a un jefe irreprochable".

Restos de construcciones romanas en el río.

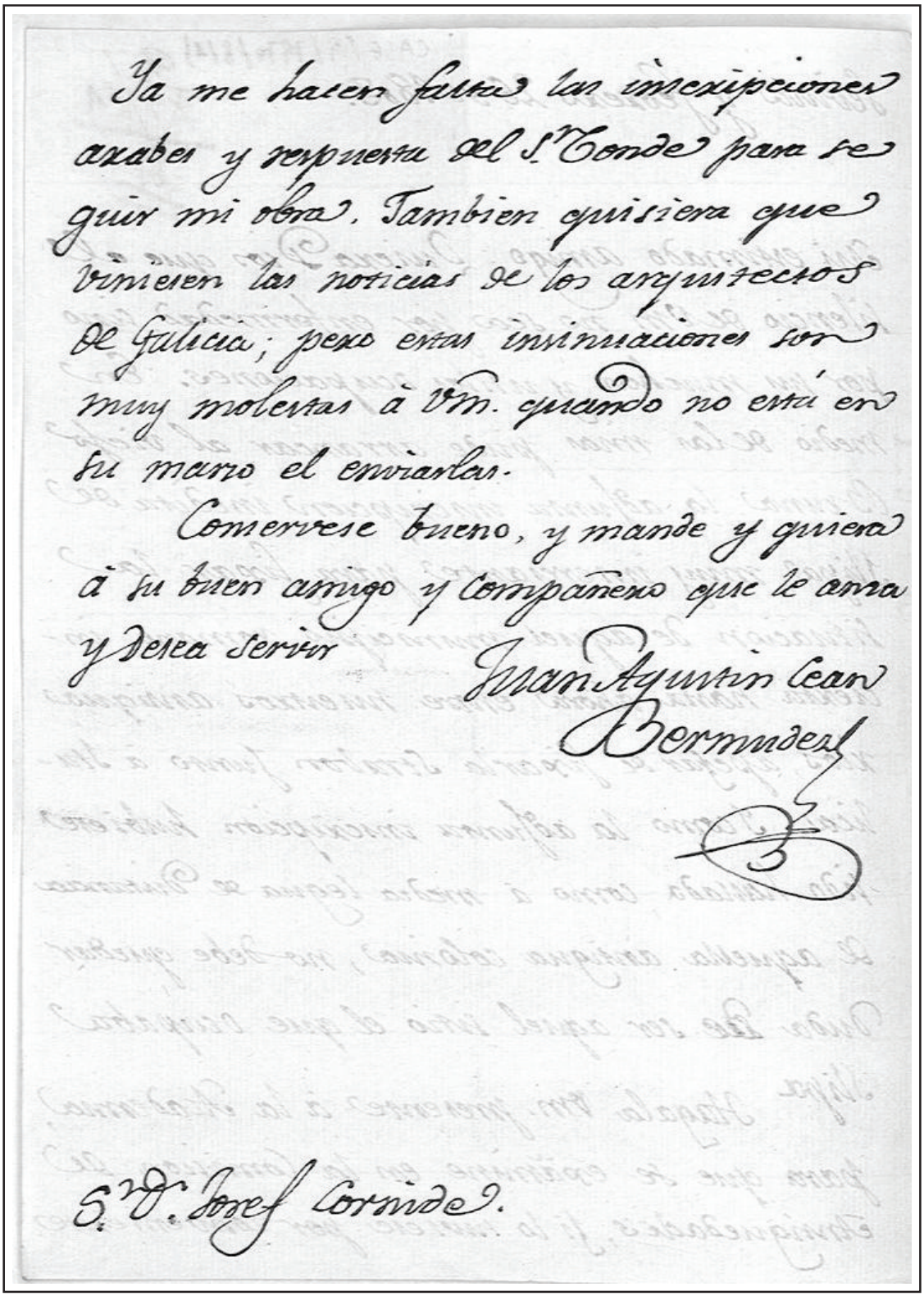
El historiador Ceán Bermúdez, en una carta fechada el 26 de febrero de 1803 y dirigida al también historiador José Cornide, hace referencia a esta inscripción, hoy desaparecida, la cual tomó de Francisco de Bruna, impulsor de la Escuela de Bellas Artes de Sevilla, solicitando su envío a la Comisión de Antigüedades para ser examinada.

El texto de dicha carta es el siguiente:

CASE/9/7970/8(1)

Sevilla y febrero 26 de 1803.

Mi estimado amigo: Quiera Dios que el silencio de Vm. no sea por enfermedad, sino por sus muchas y utiles ocupaciones. En medio de las mias pude arrancar al viejo Bruna la adjunta inscripcion inedita de Ilipa, muy interesante para fixar la situacion de aquel municipio romano, incierta hasta ahora entre nuestros antiquarios, aunque se fixarla Strabon Junto à Italica. Y como la adjunta inscripcion hubiese sido hallada, como à media legua de distancia de aquella antigua colonia, no debe quedar duda de ser aquel sitio el que ocupaba Ilipa. Hagala Vm. presente à la Academia, para que se examine en la Comision de Antiguedades, si lo tuviese por conveniente.



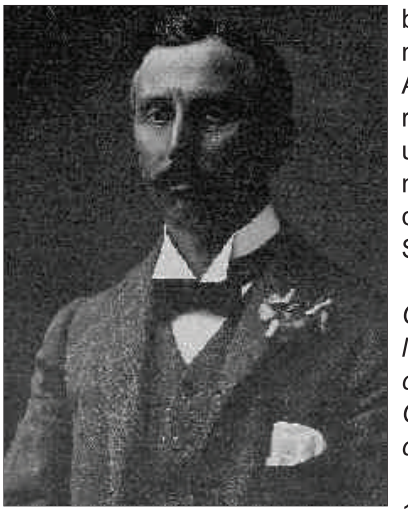
Ya me hacen falta las inscripciones
axabes y respuesta del S.r Conde para se
guir mi obra. Tambien quisiera que
viniesen las noticias de los arquitectos
de Galicia; pero estas insinuaciones son
muy molestas à Vm. quando no está en
su mano el enviarlas.

Conservese bueno, y mande y quiera
à su buen amigo y compañero que le ama
y desea servir

Juan Agustin Ceán
Bermudez

S.r D. Josef Cornide.

El arqueólogo e historiador George Bonsor, en su Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir (1889-1901), refiriéndose concretamente a su estancia en Alcalá del Río y a los estudios realizados a los restos de las construcciones romanas que se pueden observar en el río, y que habitualmente se han asociado al puerto de Ilipa, creía que éstos podrían tratarse de un sistema de diques y esclusas para regular el régimen de las aguas y así poder controlar su navegación. En dichas anotaciones comenta:



George Bonsor. Arqueólogo.

"Las estructuras de la orilla derecha frente a Alcalá son muy interesantes. Aquí están aún en su sitio varios muros entre 1´10 y 3´10 mts. de espesor. Los cimientos cubiertos por el agua están construidos con cascotes de caliza hecha pedazos colocados con mortero de notable solidez. Por encima del nivel del agua, las caras exteriores del muro están hechas de hermosos ladrillos cuidadosamente alineados. Algunas partes muestran quince hileras de estos ladrillos que forman una masa que la gente de la ribera no ha sido capaz de destruir, a pesar de todos sus esfuerzos. Además de estas grandes estructuras del Betis, los romanos construyeron una serie de compuertas menos importantes río arriba que apenas han dejado rastro alguno" (9)

Estos diques y esclusas serían - siempre siguiendo la hipótesis de Bonsor - los principales de una serie que se extendería río arriba.

Esta excelente organización de la navegación del Guadalquivir probablemente desapareció con la crisis del Imperio Romano, hacia la mitad del siglo III. Las invasiones de bárbaros y la guerra civil determinaron la ruina del comercio, los diques y esclusas se abandonaron y las avenidas del río promovieron su destrucción

En cuanto a la navegación, las crónicas de los visigodos y árabes recuerdan que los barcos bajaban por el río cargados de mercancías. En tiempos de Alfonso X el Sabio sólo hacía el recorrido de Sevilla a Córdoba un barco. Este hecho se menciona en un privilegio concedido a los habitantes de Sevilla en 1253. (10)

"...quito á todos los Christianos vezinos de Sevilla... la cuantia de marauedies que me daban del barco que iba á Cordoua de ida y de venida, y el derecho que me dauan..." (11)

Pedro de Castilla decretó en 1369 el libre paso para las embarcaciones y ordenó al alguacil mayor de Córdoba que determinase las dimensiones apropiadas de los canales en los puertos. Sabemos que en 1402, Enrique III realizó el viaje de Córdoba a Sevilla por el río. (12)

En 1524, Fernán Pérez de la Oliva, ingeniero y humanista cordobés, y tío del cronista de Felipe II, Ambrosio de Morales, propuso la navegabilidad del Guadalquivir desde Córdoba hasta su salida al mar, para ser el puerto de entrada de todo tipo de mercancías procedentes de las Indias.(13)

De ahí, que la idea de hacer navegable el Guadalquivir entre Sevilla y Córdoba no era nueva. En 1626, Felipe IV dictó una Real Cédula nombrando al corregidor de Córdoba Gaspar de Bonifaz superintendente de obras para hacer navegable el Guadalquivir entre las ciudades antes mencionadas. Más tarde, en 1847, el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas de Isabel II, Nicomedes Pastor Díaz, a la vista del informe realizado por el ingeniero José García Otero, publicó ese mismo año en la Gaceta de Madrid el anuncio de la subasta de las obras de canalización del río.

El coste de las obras del Guadalquivir desde Alcalá del Río hasta Córdoba, fue presupuestado en 10.890.000 reales de vellón, si las presas se construían con compuertas y en 16.750.000 de la misma moneda, si se añadían esclusas para

(9) BONSOR, G.: "*Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir*". 1.931. Pág. 94.
(10) BONSOR, G.: ob. cit. Pág. 95.
(11) ALFONSO X EL SABIO, Privilegio, Sevilla 6 de diciembre de 1291. ORTIZ DE ZUÑIGA, Diego. "*Anales eclesiásticos y seculares de Sevilla*". Madrid, 1795, v. 1, pág. 200.
(12) BONSOR, G.: ob. cit. Pág. 95.
(13) PÉREZ DE LA OLIVA, F.: "*Recomendaciones para la navegabilidad del Guadalquivir*". 1524

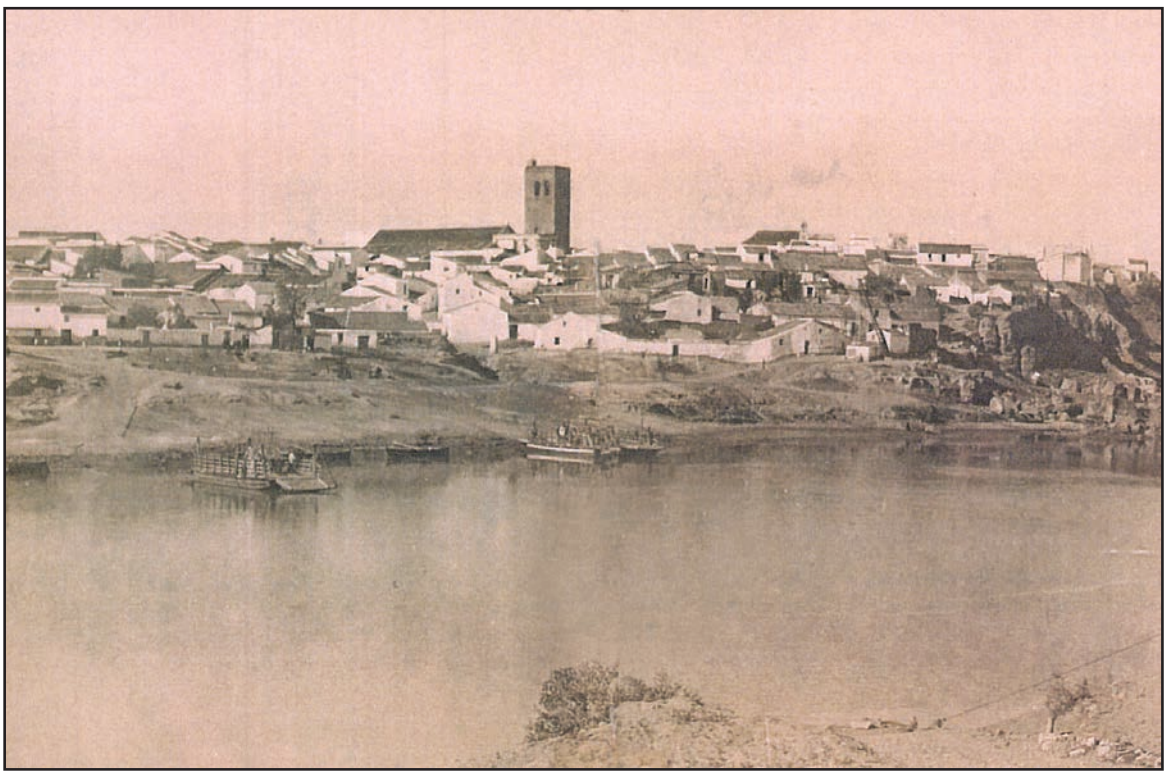
el tráfico fluvial de barcos. Aunque existía un gran interés gubernamental, el proyecto no prosperó (14)

Volviendo de nuevo a los estudios que Bonsor realizara en Alcalá del Río y a sus conclusiones con respecto a la navegabilidad del Guadalquivir, el 11 de enero de 1905, escribía lo siguiente:

"Hoy se presentan muchas razones en contra de la navegación de la parte media del río. En primer lugar está la cuestión del puerto de Sevilla, que a veces se encuentra sin agua cuando baja el caudal en verano, de modo que los grandes barcos encontrarán dificultad si se permitiese el embalsado aguas arriba. También está la compañía de ferrocarriles que presta servicios entre las ciudades del valle, que naturalmente se opondría a la navegación, como amenaza considerable a sus intereses. Sin embargo cuando consideramos en conjunto las ventajas que puede ofrecer la navegación a toda la región, es probable que se venzan estas dificultades. En cuanto a los métodos a seguir, yo sugeriría sencillamente la reconstrucción de las compuertas o diques en los lugares donde estaban situadas hace casi dos mil años".(15)

En 1919, el Ingeniero de Caminos Carlos Mendoza Sáez de Argandoña, presentó un detallado estudio al Gobierno de la nación, en el que se incluían la canalización y el aprovechamiento de la energía del Guadalquivir entre las dos capitales andaluzas. El proyecto de Carlos Mendoza consistía en la realización de once presas con sus correspondientes centrales eléctricas y once esclusas. Mendoza se comprometía a tener realizadas las obras en el plazo de diez años. De haberse cumplido en su totalidad, la navegación entre Sevilla y Córdoba hubiera sido posible desde 1929. (16)

Dicho proyecto tuvo tanto detractores como entusiastas. El más ilusionado fue sin duda el Rey Alfonso XIII, quien vio la posibilidad de que España contara con un puerto interior para el comercio de productos agrícolas e industriales. También apoyaba sin reservas las propuestas relacionadas con el aprovechamiento de la energía hidráulica, ya que sería un despilfarro



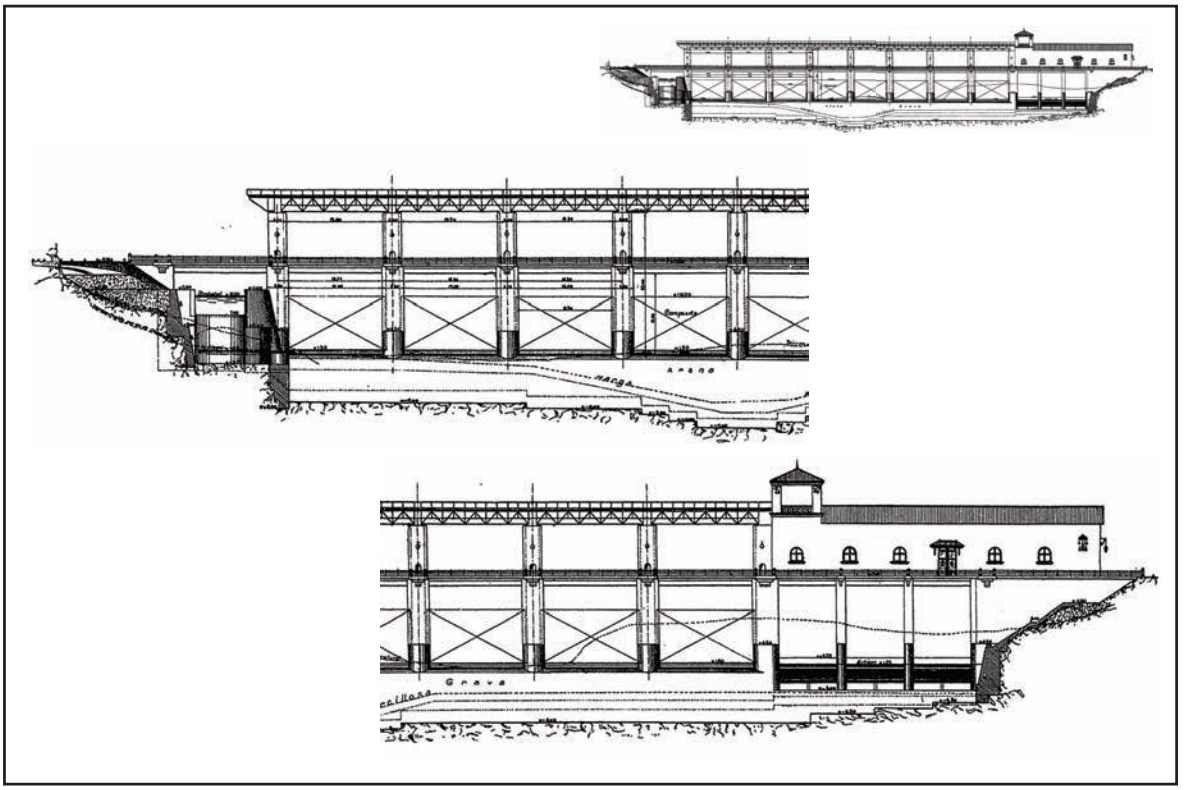
Vista de Alcalá del Río antes de los inicios de la construcción de la presa.

(14) SALCEDO, M.: "*El Guadalquivir navegable*". Diario de Córdoba. Córboba.2003.
(15) BONSOR, G.: ob. cit. Pág. 95, 96.
(16) GALNARES COSO, V.M.: GARCÍA REDONDO, N.: GUTIÉRREZ ABAD, Á.; "*La canalización del Guadalquivir*".

arrojar al mar tanta fuerza sin darle utilidad y convertirla en riqueza de incalculable valor para Andalucía.

El proyecto tenía dos vertientes económicas: la que habría de sufragar la compañía que representaba el ingeniero, Canalización y Fuerzas del Guadalquivir, filial de la Compañía Mengemor, iniciales de los socios fundacionales: Carlos Mendoza Sáez de Argandoña (MEN), Antonio González Echarte (GE) y Alfredo Moreno Osorio (MOR), y la que le correspondería sufragar al Estado. Las obras de las presas y de las centrales hidroeléctricas alcanzaban un presupuesto de alrededor de 60.000.000 de pesetas. El importe total de las once esclusas ascendía a 15.551.908 pesetas. El de los once puentes, con sus respectivos malecones de acceso, importaba 4.725.000 pesetas. Lo que el Estado hubiera tenido que aportar quedaba reducido sólo a 25.000.000 de pesetas, más el coste de las expropiaciones, y todas las obras hubiesen quedado en su propiedad. Las presas tendrían un salto útil entre 5,25 mts. y 11,5 mts.

Carlos Mendoza Sáez de Argandoña. Ingeniero de Caminos, Fundador y Presidente de Mengemor.



Proyecto inicial de la presa y central hidroeléctrica de Alcalá del Río. Se puede observar que el diseño del edificio de la central es el primitivo, modificándose más tarde por el actual.

Los embalses se solaparían respetando un calado mínimo en toda la vía de 2 mts. La esclusa permitiría a los barcos salvar el desnivel entre dos tramos consecutivos y así poder continuar su trayecto aguas arriba, hasta llegar a su punto de destino. (17)

Para conseguir tal fin era preciso concertar las obras, las que participaban el Estado y la entidad concesionaria. Debido a la falta de legislación existente en aquellos momentos para este tipo de obras, se solicitó por dos veces el dictamen del Presidente del Gobierno don Antonio Maura Montaner.

La compañía Mengemor tenía un plazo oficial de treinta días para presentar un proyecto en competencia con la compañía El Chorro, representada por Joaquín Benjumea Burín. En tan breve tiempo Mengemor realizó los estudios y presentó oficialmente la demanda de concesión. (18)

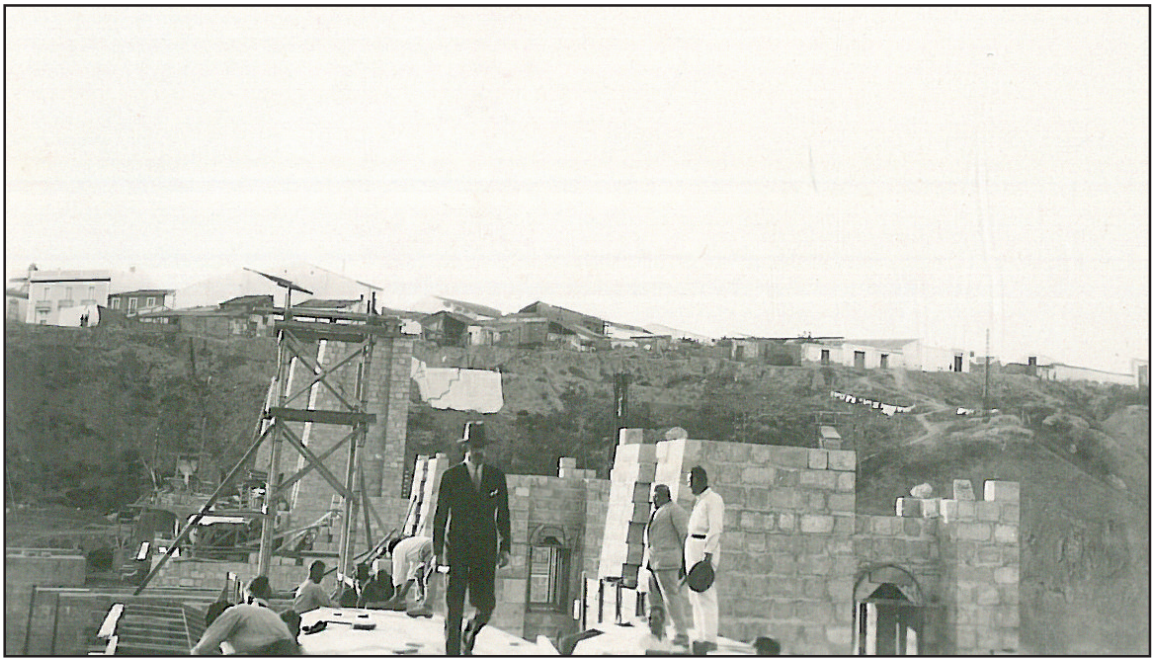
Esta propuesta que era más ventajosa para el Estado, levantó desconfianzas en los círculos oficiales, ya que la compañía Mengemor aportaría el cincuenta por ciento del coste por el aprovechamiento a pie de presa y además construiría la obra. El agua una vez usada en la turbina era propiedad del Estado, pudiéndola usar para el riego.

El proyecto de Carlos Mendoza fue aprobado por Decreto Ley de 29 de abril de 1925, publicado en la Gaceta de Madrid el 1 de mayo de dicho año.

Al comenzar las obras de la primera presa, se observó que la geología del río era difícil de superar, ya que se necesitaban cimentaciones más profundas que las previstas, lo que encarecía enormemente el proyecto. (19)

La primera obra era la presa de Alcalá del Río. Presa móvil con 8 compuertas metálicas alineadas, de dimensiones 15´90 mts. de ancho por 8´50 de alto y con un salto útil de 8´50 mts. La capacidad de desagüe unos 8500 mts. cúbicos por segundo. Los grupos de turbinas instaladas eran dos del modelo Voith tipo Kaplan, dichas turbinas están acopladas a dos alternadores AEG generadores de energía eléctrica con potencia para 7600 KVA. (20)

La esclusa estaba diseñada para el uso de barcos de 35 mts. de eslora, 8 de manga y 1´50 de calado, y con desplazamiento previsto para



Alfonso XIII en una de las visitas realizadas a Alcalá del Río con motivo de la construcción de la presa y central hidroeléctrica.

(17) GALNARES COSO, V. M.; GARCÍA REDONDO, N.; GUTIÉRREZ ABAD, Á.; ob. cit.
(18) Idem.
(19) GALNARES COSO, V. M.; GARCÍA REDONDO, N.; GUTIÉRREZ ABAD, Á.; ob. cit.
(20) Datos: FERNÁNDEZ HERVÁS, J. Mª; Jefe de Sistemas Central Hidroeléctrica de Alcalá del Río; Cantillana y El Pintado (1967 a 1998) Mayo 2008; SENDRA J., ANDRADA J.: "Centrales sobre el Guadalquivir: Alcalá del Río y Cantillana". Cia. Sevillana. SEVILLA. 1988. Pág. 13, 14.

Inicio de cimentaciones de la presa de Alcalá del Río. 1928.

unas 500 toneladas. Las obras de la presa comenzaron en el verano de 1928, entrando en servicio el 13 de junio de 1931. (21).

En 1929, Canalización y Fuerzas paralizó su programa de obras. Se unía la grave crisis económica mundial con la inestabilidad política y social vivida en España al término de la dictadura de Primo de Rivera.

Finalizados los años de la Guerra Civil, Mengemor se vio en la obligación de retomar el proyecto. Las condiciones habían cambiado negativamente. Existía un bloqueo internacional a España, que impedía importar equipamiento y maquinaria necesaria para lograr tales fines. El Estado parecía haberse desentendido de la navegación, por lo que la compañia solicitó la rescisión de la concesión. En junio de 1946 se desestimó dicha petición, se estableció el calendario de ejecución de los próximos escalones y se fijó el mes de marzo de 1970 como fecha de conclusión de todo el proyecto de canalización.

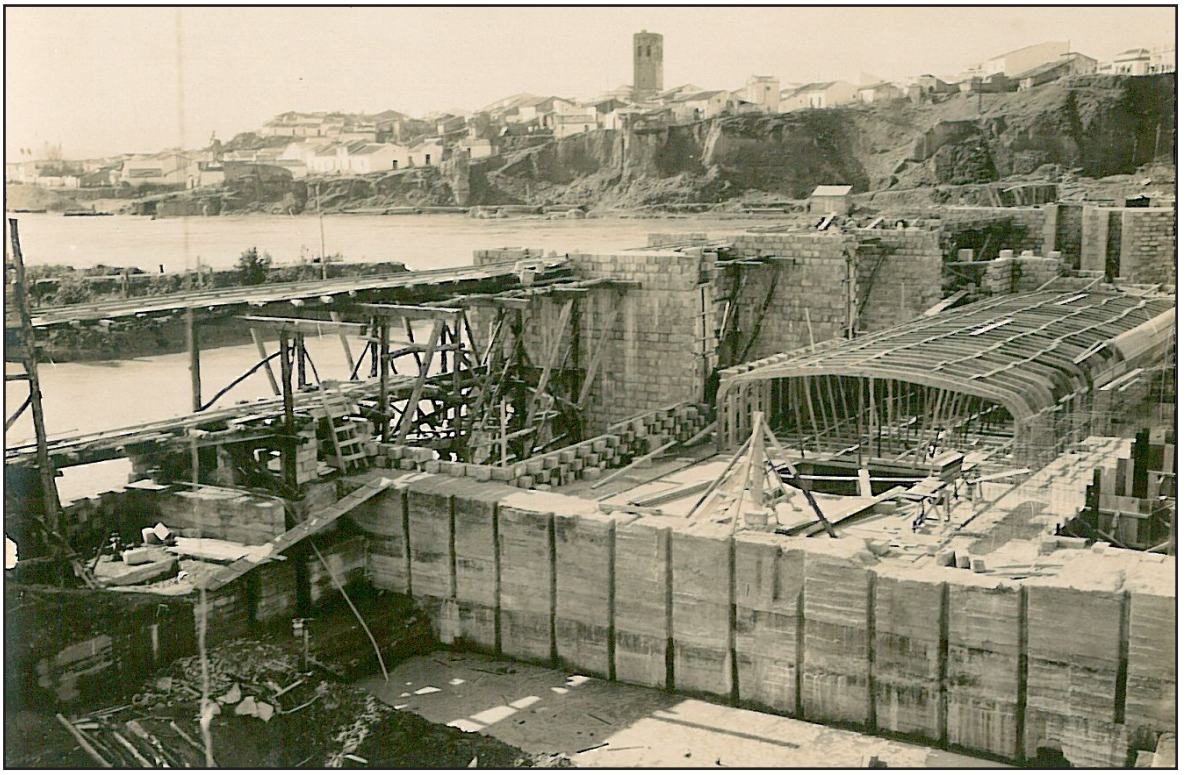
Mengemor se vio obligada a comenzar las obras del siguiente peldaño, Cantillana, en enero de 1948, presa muy similar a la de Alcalá del Río, con unas condiciones geológicas y técnicas parecidas. En 1950 debían comenzar las obras de las siguientes presas. A finales de 1951, Mengemor se fusionó con Sevillana de Electricidad y traspasó a ésta la responsabilidad de la canalización, pero la navegación del Guadalquivir era ya una idea arrinconada. En 1964, el Estado renunció oficialmente a la navegabilidad del río, Alcalá del Río llevaba más de treinta años terminada y la esclusa que era competencia del Estado, aún no estaba operativa por carecer del equipamiento preciso. El programa quedó parcialmente suspendido y no se volvió a retomar nunca más. (22)

(21) Datos: FERNÁNDEZ HERVÁS, J. Mª; Jefe de Sistemas Central Hidroeléctrica de Alcalá del Río; Cantillana y El Pintado (1967 a 1998) Mayo 2008; SENDRA J., ANDRADA J.: "Centrales sobre el Guadalquivir: Alcalá del Río y Cantillana". Cia. Sevillana. SEVILLA. 1988. Pág. 13, 14.
(22) GALNARES COSO, V M.; GARCÍA REDONDO, N.; GUTIÉRREZ ABAD, Á.; ob. cit..

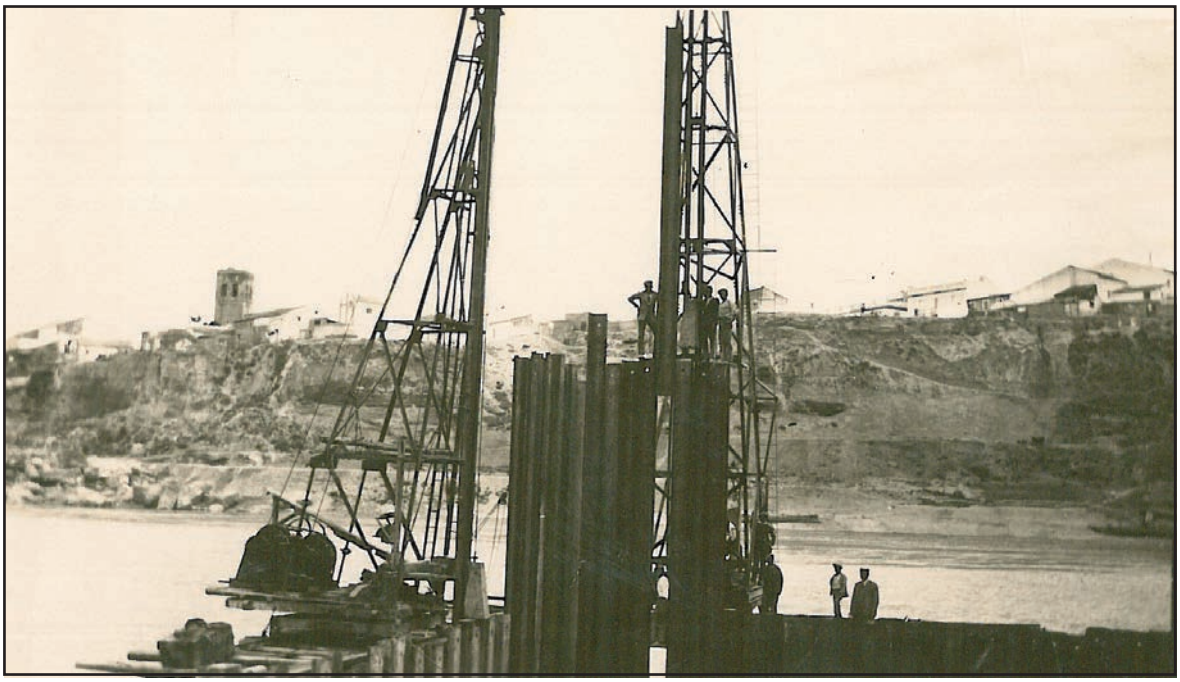
Vista del Guadalquivir y presa en primera fase de construcción.

Presa y Central hidroeléctrica de Alcalá del Río en fase de construcción.

Presa y Central hidroeléctrica de Alcalá del Río en la última fase de construcción.



Central Hidroeléctrica y turbinas en fase de construcción.



Inicio de perforación en el río para la construcción de pilares.

Presa en fase de construcción avanzada.

Presa y Central hidroeléctrica de Cantillana. En primer término la esclusa, de iguales características que la de Alcalá del Río (hoy inutilizada), sin el equipamiento necesario para su funcionamiento y muy abandonada.

Presa y Central Hidroeléctrica de Alcalá del Río. 2008.

José Manuel García-Baquero Velázquez

Nació en Sevilla el 10 de junio de 1959, residiendo desde entonces en Alcalá del Río, donde inicia sus estudios de Bachillerato en el Centro Libre Adoptado, para completarlos posteriormente en el Instituto San Isidoro de Sevilla.

Su gran pasión por la Historia le viene por el que fue profesor en varias etapas de su vida, Gregorio García-Baquero López, que supo inculcarle esos sentimientos por la historia, la cultura y las tradiciones populares de Alcalá del Río.

Técnico de Formación en la Empresa Gabinete Andaluz de Estudios y Actividades (GAESA, S.L.), coordina en la actualidad Cursos de Formación Profesional Ocupacional para la Confederación de Empresarios de Andalucía, en colaboración con la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía.

Desde junio de 1986 a diciembre de 1992 desempeñó diversas funciones en diferentes departamentos de la Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla 1992, tanto en la Unidad de Compras y Servicios, como en el Departamento de Relaciones Externas y Protocolo, y en la División de Espectáculos.

Colaborador de la Revista de Feria que edita el Excmo. Ayuntamiento de Alcalá del Río, tiene publicados hasta el presente en ella los siguientes artículos:

· "Chapultepec, una plaza de toros con olor a Alcalá del Río". Septiembre de 2006.

· "Oso jardinero" (Javier de Winthuysen). Septiembre de 2007.

AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DEL RÍO

Delegación de Cultura

INSTITUTO DE ESTUDIOS ILIPENSES